Tweede Kamer der Staten-Generaal

2

Vergaderjaar 2015–2016

Aanhangsel van de Handelingen

Vragen gesteld door de leden der Kamer, met de daarop door de regering gegeven antwoorden

581

Vragen van het lid **Hoogland** (PvdA) aan de Minister van Infrastructuur en Milieu over *het als nieuw verkopen van geïmporteerde sloopauto's* (ingezonden 23 september 2015).

Antwoord van Minister **Schultz van Haegen – Maas Geesteranus** (Infrastructuur en Milieu) (ontvangen 17 november 2015) Zie ook Aanhangsel Handelingen, vergaderjaar 2015–2016, nr. 261

Vraag 1
Kent u de berichten «Sloopauto als nieuw verkocht» en «Glimmende Amerikaan was maanden terug nog total loss»?[1]

Antwoord 1
Ja.

Vraag 2
Heeft u inzicht in de hoeveelheid naar Nederland via andere EU-landen vanuit de VS geïmporteerde auto's die een schadeverleden hebben? Zo ja, kunt u deze cijfers met de Kamer delen? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 2
Ik heb geen inzicht in de totale hoeveelheid voertuigen die met een schadeverleden vanuit de VS via andere EU-landen worden aangeboden in Nederland voor herinschrijving. Op grond van de Europese Richtlijn 1999/37/EG inzake de kentekenbewijzen van motorvoertuigen is alleen het overlegde kentekenbewijs van het laatste EU-land voor de herinschrijving relevant. Daaraan valt niet de historie van een auto af te lezen, noch wat land betreft noch wat schadeverleden betreft. Het Algemeen Dagblad ontleent de cijfers van het bedrijf Carfax, dat gegevens verzamelt (en verkoopt) over de historie van tweedehandse Amerikaanse voertuigen. Ik beschik niet over deze gegevens; de onderhoudshistorie is namelijk niet bepalend voor de actuele staat van het voertuig.
Om een indicatie van de in het artikel geschetste problematiek met geïmporteerde voertuigen via Litouwen te geven heeft de RDW wel kunnen uitzoeken hoeveel voertuigen vanuit Litouwen zijn geïmporteerd naar Nederland. Daarbij is tevens onderzocht in hoeveel van deze auto's vanwege schade een

[1] AD, 22 september, p.1 en p.7.

ah-tk-20152016-581
ISSN 0921 - 7398
's-Gravenhage 2015

zogenoemde WOK-status (Wachten op Keuring) hebben gekregen. Een WOK-status houdt in dat het voertuig niet mag rijden op de openbare weg; deze status kan alleen worden opgeheven als het voertuig (na herstel) een technische keuring door de RDW positief heeft doorstaan. Het betreft:
2013: 185, waarvan 8 een WOK-status kregen
2014: 193, waarvan 10 een WOK-status kregen
2015 t/m september:185, waarvan 4 een WOK-status kregen.

Vraag 3
Welke instrumenten heeft u om de onderhoudshistorie van geïmporteerde auto's voor consumenten inzichtelijk te maken? Benut u deze instrumenten ten volle? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 3
De onderhoudshistorie van voertuigen is niet bepalend voor de actuele staat van het voertuig. Alle voertuigen die van buiten de Europese Unie worden geïmporteerd moeten bij een van de Europese toelatingsautoriteiten een toelatingskeuring doorstaan om vast te stellen of ze aan de Europese eisen voldoen. Bij import van voertuigen uit een ander EU-land naar Nederland controleert de RDW of het voertuig voldoet aan bepaalde technische eisen en of deze moeten worden aangemerkt als een schadevoertuig. Hiervoor wordt getoetst aan zeven schadecriteria, zoals beschadiging frame, ernstige brand- of waterschade en ernstige vervorming van de dragende carrosseriedelen. Als dit het geval is krijgen deze voertuigen de WOK-status en wordt dit geregistreerd in het kentekenregister. Uiteraard moeten alle voertuigen een geldige APK hebben om te mogen rijden op de openbare weg. Via de website van de RDW is op te vragen of een voertuig een geldige APK heeft of de WOK-status en deze informatie kan daarmee van waarde zijn voor consumenten bij de aanschaf van een voertuig.

Vraag 4
In hoeverre kunnen particulieren autohandelaren aansprakelijk stellen als zij een schadeverleden bij verkoop hebben verzwegen? In hoeverre is het hierbij relevant of de autohandelaar van dit schadeverleden op de hoogte was?

Antwoord 4
Kopers van een voertuig kunnen de civielrechtelijke middelen aanwenden als zij een voertuig kopen dat niet aan de verwachtingen voldoet die door de verkoper zijn gewekt of als de verkoper iets heeft verzwegen.

Vraag 5
Wat zijn de laatste ontwikkelingen rondom het voorstel van de Europese Commissie voor een verordening tot vereenvoudiging van de overbrenging van in een andere lidstaat ingeschreven motorvoertuigen binnen de interne markt?[2]

Antwoord 5
De onderhandelingen over het voorstel zijn recent weer opgepakt, nadat de Europese Commissie op verzoek van de Raad een aanvullend rapport heeft opgeleverd naar de mogelijke fiscale consequenties van het voorstel. De verwachting is dat volgend jaar de onderhandelingen kunnen worden afgerond.

Vraag 6
Deelt u de mening dat een in de hele EU geaccepteerde keuring deugdelijk moet zijn, en geen papieren werkelijkheid mag zijn?

Antwoord 6
Ja.

[2] COM (2012) 164

Vraag 7
Wat gaat u doen om de papieren werkelijkheid te doorbreken en ervoor te zorgen dat een keuring in Litouwen ook daadwerkelijk iets zegt over de kwaliteit van de geïmporteerde auto?

Antwoord 7
Hoewel er geen specifiek onderzoek naar is gedaan heb ik op dit moment geen concrete aanwijzingen dat de keuring in Litouwen van onvoldoende kwaliteit is. De RDW heeft mij laten weten geen bijzonderheden te signaleren bij geïmporteerde voertuigen uit Litouwen.

Vraag 8
Bent u bereid met uw Litouwse collega in gesprek te gaan om de inspectie van van buiten de EU geïmporteerde auto's te verscherpen? Zo ja, wanneer en hoe? Zo nee, waarom niet?

Antwoord 8
Ik heb hiervoor op dit moment geen aanleiding, maar als er concrete signalen komen waaruit blijkt dat er iets mis is met de Litouwse keuring zal ik dat niet nalaten.

Vraag 9
Heeft u de mogelijkheid om de Litouwse keuring tijdelijk niet te erkennen? Zo ja, bent u voornemens van deze mogelijkheid gebruik te maken? Zo nee, bent u bereid in Europees verband een voorstel te doen dat het mogelijk maakt een keuring van in gebreke blijvende landen niet te erkennen?

Antwoord 9
Voertuigen die in een ander EU-land zijn toegelaten kan Nederland in beginsel niet weigeren voor registratie. Op dit moment heb ik geen aanleiding om in Europa te pleiten om dit te veranderen. Nederland mag, zoals eerder gesteld, wel controleren of het voertuig voldoet aan bepaalde technische eisen of moet worden aangemerkt als een schadevoertuig, zodat er voor wordt gewaakt dat er geen schadevoertuigen op de Nederlandse wegen terecht komen.

Vraag 10
Welke andere landen (naast Litouwen) worden veel gebruikt om auto's naar de EU te importeren? Bent u bereid eveneens met uw collega's uit deze landen het gesprek aan te gaan?

Antwoord 10
Ik heb de Rai Vereniging en de RDW gevraagd of zij over de gevraagde informatie beschikken, maar het is helaas niet bekend welke landen veel worden gebruikt om auto's naar de EU te importeren.